平成元年仙審第６８号
油回収船男鹿３号岸壁衝突事件

言渡年月日　平成２年６月１４日
審　判　庁　仙台地方海難審判庁（石原里次、堂田昌文、大島栄一）
理　事　官　小野寺哲郎

損　　害
左舷後部の防舷材、ブルワーク、外板に損傷

原　　因
推進装置の点検不十分

主　　文
　本件岸壁衝突は、可変ピッチプロペラ装置の点検が不十分で、徐々に変節用作動油の圧力低下が続き、着岸操船中に同装置が操作不能になったことに因って発生したものである。
　受審人Ｂを戒告する。

理　　由
（事実）
船 種 船 名　油回収船男鹿３号
総 ト ン 数　１９１トン
機関の種類　ディーゼル機関（２個）
出　　力　５８８キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　船長
海 技 免 状　二級海技士（航海）免状

受　審　人　Ｂ
職　　名　機関長
海 技 免 状　三級海技士（機関）免状（履歴限定）（機関限定）

事件発生の年月日時刻及び場所
平成元年７月１９日午前１１時５分ごろ
秋田県秋田船川港

　男鹿３号は、平成元年６月にＣ社で建造された全長３１．１０メートル、型幅１２．８０メートル、

型深さ３．７０メートルの２機２軸双胴型一層甲板船で、海上流出油の回収装置を備え、Ｄ社により運航されることになって僚船３隻と共に秋田県秋田船川港船川区に築造されたＥ社男鹿事業所に配置されたもので、各単胴に主機として計画出力２９４キロワット、同回転数毎分２，０００のディーゼル機関を装備して各軸系に減速機、油圧クラッチ、可変ピッチプロペラ装置を備え、右舷側のものを１号、左舷側のものを２号と呼んでいた。

可変ピッチプロペラ装置は、Ｆ社が製造したもので、電動の油圧ポンプから出た作動油が分配弁（電磁弁）を経てサーボシリンダの前進または後進側に入り、ピストンを動かし、変節軸を前後に移動させてプロペラ翼を回転するが、作動油の圧力は、毎平方センチメートル７０キログラム（以下圧力は「キロ」という。）に調整してあって３０キロまで変節可能で、調整を同油管系に設けたバランスピストン型リリーフ弁調整ねじの締め加減で行い、同ねじにゆるみ止め用としてねじ呼称Ｍ８のロックナットを取付けていた。

受審人Ｂは、同元年５月Ｄ社に採用される前に男鹿３号の機関取扱い研修の目的で２回にわたり合計２週間ばかりＣ社に派遣され、更に、同年６月１６日受審人Ａと共にＤ社に正式採用されると同月２２日、２人でＣ社に赴き、東京から秋田船川に至る回航に便乗して機器取扱い習得の機会を与えられ、同月３０日引渡されると７月１日機関長として乗船した。

男鹿３号は、同元年２月から男鹿事業所が事業を始めるのに先立ち、７月６日から１０月末まで乗組員の訓練を目的に毎日約４時間航海することになり、７月１９日Ａ、Ｂ両受審人のほか２人の甲板員が乗り組んで船首１．８０メートル、船尾２．２０メートルの喫水をもって午前９時４０分ごろＥ社東基地西岸のＣ護岸と呼んでいる定係場所を発し、同基地南方沖のシーバース東側海域に至り、油回収訓練に続いて放水訓練を行い、終って同１０時５０分ごろ帰途についた。

ところで男鹿３号と僚船の男鹿１号が定係場所としていたＣ護岸は、秋田船川港船川区南平沢沖を埋立て造成したＥ社東基地と同西基地との間に設けられた南北に細長い船だまりの東基地側、約３８０メートルの岸壁で、西基地側に浅瀬があり、前面は可航幅が約８０メートルと狭く、その深さは北側半分が３ないし４メートル、南半分が４ないし６メートルで、底質はいずれも岩であった。

こうしてＡ受審人は、船だまりに入ると、Ｃ護岸の中ほど、南寄りに係留していた男鹿１号の後方に左舷着けする予定で船首及び船尾に甲板員１人ずつを配置して可航幅の中央部を北進し、午前１１時ごろＣ護岸の中ほどを少し過ぎたところで反転したのち、１、２号プロペラの翼角を前進３度にして左舷側２点ばかりの角度で岸壁に向かい、途中、いったん両翼角を後進５度にして行き足を止め、改めて前進に操作した。

その際２号側は操作通りになったが、１号側は、ぎ装時から作動油圧を調整するリリーフ弁の調整ねじロックナットがゆるんでいたので調整ねじも徐々にゆるんで圧力が下がっており、このとき更に下がって２５キロになって後進から前進に操作されたとき変節不能の状態になり、Ａ受審人が同時２分ごろ予定着岸場所前で船首が右に振れるので不審に思って翼角指度計を見たとき後進５度を示していた。

Ａ受審人は、船首船尾の甲板員と機関室内防音室のＢ受審人にマイクと電話で翼角制御のできないことを知らせ、双胴船の男鹿３号では速力が５ノット以下のとき、又は片側プロペラのみのとき、いずれも舵効きが悪くて操船が困難になることから１号側クラッチを嵌合としたままとし、また、船だまり内は狭く、底質が岩で錨の効果が期待できないうえ、甲板員が操作に不馴れであったことから投錨を見合わせて操船にあたり、そのまま後進すると対岸側の浅瀬に乗り揚げるおそれがあったので２号側を前進

にして除々に速力を落とし船尾を左に振りながら後退した。

一方、Ｂ受審人はこれまでプロペラ翼角制御装置について取扱説明書を読んで必要な点検場所を調べて点検要領を会得するなどしておらず、作動油の圧力、圧力調整用リリーフ弁の点検が不十分で、この間に同弁調整ねじがゆるんで油圧が徐々に低下していることに気付かず、Ａ受審人からの知らせで点検したときも状況判断ができず、異常がない旨報告し、その後なんの措置もとらなかった。

男鹿３号は、Ａ受審人が１、２号油圧クラッチを脱にした直後の同１１時５分ごろ、船川防波堤灯台から真方位３２７度１、７４０メートルばかりのＣ護岸中ほどよりやや北側に約２ノットの速力で、左舷船尾が岸壁に対し約８０度の角度をもって衝突した。

当時、天候は晴で風力２の南東風が吹き、港内は穏やかで、潮候は上げ潮の中央期であった。

衝突の結果、男鹿３号は、左舷後部の防舷材に切損、上甲板とブルワークとの溶接部にき裂、外板に凹損を生じ、のち修理された。

（原因）

本件岸壁衝突は、可変ピッチプロペラ装置の変節用作動油管系の点検が不十分で、同油圧力が徐々に低下していて、たまたま、これが着岸のために操船中、変節可能圧力以下となり、同装置が操作不能になったことに因って発生したものである。

（受審人の所為）

受審人Ｂが可変ピッチプロペラ装置を備えた船に機関長として乗船する場合、適宜、同装置変節用作動油管系の点検を行い、作動油圧力を正常に保持すべき注意義務があるところ、これを怠り、リリーフ弁調整ねじがゆるんで同油圧力の低下していることに気付かず、着岸のため操船中に同装置を操作不能に至らしめたことは職務上の過失であり、その所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。

受審人Ａの所為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。